

ИМУНИТЕТ ГОСУДАРСТВЕННЫХ СУДОВ: ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

В современных условиях глобализации мировой экономики, интернационализации экономических процессов торговый флот является решающим фактором успешного развития внешней торговли любого государства. Учитывая, что наряду с представителями частного сектора в сферу торгового мореплавания вовлечены также и участники, обладающие публично-правовым статусом (в лице государств и созданных ими предприятий), важно правильно оценивать правовой режим морских судов, находящихся в собственности государства. В этом контексте остро стоит вопрос об иммунитете морских государственных судов, так как данная категория напрямую влияет на реализацию национального морского потенциала, а также определяет позицию государств в международных частноправовых отношениях. Высокий практический интерес проблема иммунитета представляет также для Украины ввиду участвовавших в 90-х гг. случаев ареста украинских государственных судов в портах иностранных государств. Перечисленные обстоятельства определяют необходимость комплексного исследования правовой природы понятия «иммунитет государственных судов», что и будет предметом настоящей статьи.

Термин «иммунитет» происходит от латинского слова «*immunitas*» – освобождение. Охватываясь более широким по содержанию понятием «иммунитет государства», категория иммунитета государственных судов также основана на известной ещё со времен римского права юридической максиме: «*par in parem non habet imperium*» – «равный над равным власти не имеет» [1, с. 79].

В доктрине международного морского частного права сложились две основные концепции иммунитета морских государственных судов.

Исторически первой была концепция абсолютного иммунитета. Она заключалась в недопустимости предъявления к морским государственным судам или в связи с такими судами – безотносительно вида их использования – исков в иностранных судебных учреждениях, а также принудительного задержания, ареста или

взыскания в отношении этих судов в иностранных портах без согласия государства флага, в собственности которого эти суда находятся [2, с. 63]. Данная концепция на протяжении XIX века неизменно подтверждалась практикой морских государств.

Однако вскоре утверждение, что государство, участвуя в международных гражданско-правовых отношениях, не утрачивает качеств суверена, стало подвергаться сомнению. В этой связи получает признание концепция так называемого функционального (ограниченного) иммунитета. Впервые она получила закрепление в Брюссельской конвенции об унификации некоторых правил, касающихся иммунитета государственных судов, 1926 г., основные положения которой заключаются в следующем: «суда вместе с их грузом, состоящие в собственности правительств и служащие для торговых целей, подчиняются в мирное время общему морскому праву и не должны пользоваться иммунитетом». Конвенция допускает арест и обращение взыскания на иностранные государственные суда и грузы, перевозимые ими. Однако эти положения не распространяются на военные, патрульные, санитарные суда, а также суда правительственных служб [3]. Таким образом, концепция функционального иммунитета исходит из разграничения функций, осуществляемых государством – действия *jure imperii* (суверенные деяния) и *jure gestionis* (коммерческие деяния) [1, с. 79].

Прочно укрепившаяся в мировой практике тенденция ограничения властных полномочий государств в сфере торгового мореплавания нашла своё отражение в целом ряде международных конвенций: Конвенция об аресте морских судов 1952 г., Европейская Конвенция об иммунитете государств 1972г., Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. Следует отметить, что содержанию и композиционной структуре данных актов характерна особенность: все они исходят из презумпции, что иммунитет сопутствует государству не всегда, а в строго определенных случаях. В национальном законодательстве большинства государств прослеживается отход от этой позиции – специальные законы всё чаще основываются на презумпции иммунитета государственных судов; ограничение иммунитета – лишь частный случай.

К тому же, практическая действительность характеризуется отсутствием единообразного подхода в определении понятий «коммерческая деятельность» и «государственная некоммерческая служба» государственных судов. Показательным в этом смысле

является случай ареста в 1943 году судом США реквизированного итальянского судна «Аттюлита», которое во время войны осуществляло перевозку зерна для потребностей армии и населения. Италия требовала от суда применения принципа абсолютного иммунитета, однако американский суд всё же оценил статус судна как такого, которое осуществляет коммерческую деятельность [4, с. 34, 55-56]. Этот и многие другие примеры свидетельствуют о том, что используемые в теориях иммунитета понятия являются оценочными, каждое государство придаёт им собственный национальный окрас. Прогрессивным шагом на этом пути стало принятие в 2004 году Конвенции ООН о юрисдикционных иммунитетах государств и их собственности. В п. 6 ст. 16 данной Конвенции закреплено следующее положение: «Если в каком-либо разбирательстве возникает вопрос о государственном и некоммерческом характере принадлежащего государству или эксплуатируемого им судна или принадлежащего государству груза, сертификат, исходящий от дипломатического представителя или другого уполномоченного органа этого государства и препровожденный суду, является доказательством такого характера этого судна или груза» [5, ст. 16]. Однако данное положение будет подлежать реализации лишь после вступления Конвенции в силу (необходимо подписание 30 государствами). На данном же этапе избежать судебного разбирательства не удастся.

Говоря об отечественной правовой доктрине и законодательстве, отметим, что с принятием Кодекса торгового мореплавания в 1995 г. в Украине также действует принцип функционального иммунитета. Украинский законодатель для определения особенностей национальной концепции иммунитета государственных судов использует две категории: «несение государственной службы» (ст. 18 КТМ Украины) и «коммерческая деятельность» (ст. 47 КТМ Украины) [6, ст. 18, 47]. При этом содержание и соотношение данных понятий не определено, что обуславливает наличие большого количества спорных моментов на практике. В этой связи обоснованной считаем необходимость применения единой категории — «государственное судно, которое эксплуатируется в некоммерческих целях».

Таким образом, проведенное исследование позволяет сформулировать следующие выводы. Получившая преимущественное распространение в большинстве стран мира концепция функ-

ционального иммунитета государственных судов, в рамках национальных правовых систем на современном этапе подвергается конструктивным преобразованиям. Это в известной мере препятствует установлению единообразной практики при осуществлении деятельности в Мировом океане. С целью избегания возможных конфликтов рациональной, на наш взгляд, является разработка для внутренних правовых актов государств и международных соглашений типовой формулировки основных понятий, которые чаще всего подлежат свободной трактовке государствами. Важно также на пути вступления Конвенции ООН 2004 г. в силу выработать единый механизм предоставления правительствами сертификата, подтверждающего в каждом конкретном случае статус судна.

Литература:

1. Ануфриева Л. П. Международное частное право: в 3-х т. Том 2. Особенная часть: Учебник. – М.: БЕК, 2002. – 656 с.
2. Шемякин А. Н. Морское право: Учебное пособие. – Одесса: БМВ, 2006. – 448 с.
3. Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил, касающихся иммунитета государственных судов 1926 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.lawmix.ru/abro/1711>
4. Мешера В. Ф. Иммунитет государственных морских судов СССР. – М.; Л., 1950. – 63 с.
5. Конвенция ООН о юрисдикционных иммунитетах государств и их собственности 2004 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/995_e50
6. Кодекс торговельного мореплавства України // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47-52. – Ст. 349.